

SOCIETÀ ANONIMA
PELLA STRADA FERRATA LEOPOLDA

OSSERVAZIONI
INTORNO AL PROGETTO D'ACQUISTO
DELLA STRADA FERRATA
DA LUCCA A PISA

OSSERVAZIONI

INTORNO AL PROGETTO D'ACQUISTO

DELLA STRADA FERRATA

DA LUCCA A PISA



Il Consiglio e la Direzione della STRADA FERRATA LEOPOLDA fatti per lunghi ed accurati studj persuasi della necessità dell'acquisto della Strada Ferrata da Lucca a Pisa non si dissimularono l'opposizione che a questo progetto sarebbe stata fatta:

Dagli interessati nelle imprese che sperano un migliore avvenire per mezzo di quella concorrenza a danno della Leopolda che da tale acquisto verrebbe impedita o almeno resa meno dannosa;

Da quei nostri Azionisti che maggiormente in quelle che nella nostra Impresa sono interessati siccome accade probabilmente per molti dei residenti all'estero;

Da quelli fra i nostri Azionisti che ritengono le Azioni per lo scopo di speculare sul rialzo e ribasso del valore delle medesime: i quali, essendo, come vien detto in una recente pubblicazione degli avversari del progetto, *interessati temporarj, non possono tenere in considerazione dei risultati futuri.*

Di fronte alle contrarietà cui erano certi di andare incontro a motivo di queste inevitabili opposizioni, il Consiglio e la Direzione avrebbero potuto, senza mancare al debito loro di Amministratori della nostra Intrapresa, astenersi dall'esaminare e presentare all'Adunanza Generale l'affare che veniva loro proposto dai Rappresentanti della Società Concessionaria della Strada Ferrata da Lucca a Pisa; ma troppo hanno a cuore l'avvenire della Leopolda per trascurare, per vedute personali, questa occasione di assicurarla contro ogni avversa eventualità.

Mentre perseverano nella convinzione della convenienza somma del progettato acquisto, il Consiglio e la Direzione non danno una preferenza esclusiva al modo determinato nel Contratto de' 31 Agosto 1855 reso oramai più difficilmente eseguibile per effetto dell'aggiornamento adottato, a proposta del Dott. Scherer, nella Adunanza Generale del 7 Novembre decorso.

Una cosa soltanto preme loro per il bene della Leopolda, e questa è che l'acquisto della Strada Ferrata da Lucca a Pisa venga eseguito, sia nel modo surricordato, sia mediante compra al pubblico incanto, sia per qualsivoglia altro modo che fosse reputato più conveniente.

Nello accingermi a dimostrare con nuovi argomenti

la convenienza del progettato acquisto intorno al quale sembravami aver detto anche troppo negli scritti già pubblicati, non posso a meno di deplorare (e voglia il Cielo che la Leopolda non abbia un giorno a risentirne conseguenze dannose) la necessità nella quale, per evitare un danno maggiore, ci siamo trovati di dare una così estesa pubblicità alle trattative di quest'affare.

Un cotal modo di trattare affari per le stampe, e specialmente affari di Compra e Vendita, sembra in vero poco mercantile e contrario alle usanze degli uomini di affari: questi infatti non sogliono fare manifesto ai venditori delle merci e dei valori de' quali trattano l'acquisto ed a coloro de' quali temono la concorrenza, il motivo che li muove a trattarlo, l'utile che sperano ritrarne, i danni cui non concludendolo si reputerebbero esposti.

Moltissime trattative di questo genere sono state condotte con esito vario fra le Società Concessionarie di strade ferrate francesi, senza che nelle pubblicazioni delle medesime trovisi una siffatta anatomia dell'affare, che troppo giova al Venditore ed a coloro che volessero concorrere all'acquisto.

Comunque sia poichè è forza abbandonarsi alla pubblicità, ripeterò quello che nelle precedenti pubblicazioni ho già detto, cioè:

Che lo scopo del progettato acquisto non è l'impiego di Capitali, nè una speculazione secondo il significato ordinario della parola, ma quello:

4.^o Di impedire o almeno attenuare i danni che la concorrenza delle Strade Ferrate della riva destra del-

l'Arno recherebbe alla Leopolda col toglierle una parte del suo movimento attuale e col costringerla all'abbassamento delle sue Tariffe.

2.^o Di assicurare alla Leopolda il traffico proveniente dalla Strada Ferrata Centrale Italiana da Lucca a Livorno, cioè per circa 25 miglia.

3.^o Di prevenire ogni possibile questione sebbene remota e di esito probabilmente favorevole alla Leopolda, a proposito del prolungamento delle Strade Ferrate Lucchesi verso Livorno.

4.^o Di assicurare alla Leopolda il vantaggio di essere la testa di tutte le Strade ferrate toscane presenti e future.

Il timore della concorrenza per parte delle Strade ferrate della riva dell'Arno non è nuovo.

I Promotori stessi della Intrapresa furono in forse se dovessero per la Leopolda preferire alla linea prescelta quella per Prato, Pistoja cc.

Quando in seguito, concessuta la Strada da Lucca a Pisa, venivano da alcuni speculatori domandate al R. Governo le Concessioni delle Linee da Firenze a Lucca per Pistoja, l'Amministrazione di quel tempo stimò conveniente invocare il voto di reputati Giureconsulti, presentò al Regio Trono le sue opposizioni contro questa Concessione, e chiese perfino la Concessione stessa per la Società Leopolda.

Questi timori ispirati allora da una semplice domanda di Concessione, hanno oggi dei motivi pur troppo meglio fondati:

Nella certa e prossima ultimazione delle Linee Ferrate da Firenze a Pisa per Pistoja e Lucca;

Nel fatto già da qualche tempo accaduto, malgrado la interruzione fra Pistoja e Montecatini, di un servizio riunito e di Tariffe ed Orarj concordemente pubblicati per le tre Linee surricordate.

Nella domanda avanzata da una delle Società concessionarie delle medesime di eseguire la congiunzione in Pisa fra la Lucca-Pisa e la Leopolda, attivando un unico esercizio delle tre Linee come se ad una sola Società appartenessero.

La intrapresa della Strada Ferrata Centrale Italiana dagli avversarj del Progetto chiamata *un fantasma* e come tale reputata poco degna di considerazione, stà per rivestire nelle Conferenze a tal uopo convocate a Vienna, delle forme probabilmente tanto robuste da permetterle di muovere alla nostra volta.

E qui non posso a meno di rilevare la obiezione molto speciosa tratta dalla differenza fra i sistemi economici vigenti in Toscana e nei limitrofi stati.

Malgrado questa differenza, malgrado le difficoltà delle comunicazioni per le strade montuose traversanti l'Appennino, un Traffico tutt'altro che dispregevole vien fatto fra Livorno e questi Stati: quale, una volta attivata la Centrale Italiana, anderà indubitatamente perduto per la Leopolda che oggi ne trae un utile abbastanza considerabile.

Sostituita una Strada ferrata alle strade montuose dell'Appennino, questo movimento diverrà necessariamente maggiore.

Gran parte di questo movimento essendo di puro transito per la Toscana, per o dal Porto franco di Livorno, nes-

suna influenza risente per effetto delle differenze fra i sistemi Doganali che piuttosto influiscono sulle Merci importate o esportate, cioè dirette o moventi dal centro della Toscana e quindi poco o nulla interessanti il movimento della Lucca-Pisa.

Infine una Strada Ferrata quale sarà la Centrale Italiana renderà probabilmente necessarie delle modificazioni nei sistemi doganali dei varj Stati che traverserà; ed io porto opinione che, o la Toscana dovrà lamentare la minora-zione delle sue franchigie economiche, o rallegrarsi nel vederne estesi i benefizj ad altre parti d'Italia.

Mentre sono ben lontano dallo attribuire al movimento probabile della Strada Ferrata Centrale Italiana tale una importanza da far ritenere, come da persone molto autorevoli vien ritenuto, insufficienti per esso i due Binarj della Leopolda fra Pisa e Livorno, io stimo che il movimento di quella Linea sarà, secondo ogni probabilità, assai più considerevole di quello che le viene attribuito dagli avversarj del Progetto in esame.

Or dunque il vero punto della questione consiste nella opinione intorno alla probabilità dei danni temibili e dei vantaggi sperabili per l'avvenire della Leopolda. Se questa probabilità non è riconosciuta, ogni ulteriore discussione per provare la convenienza economica dell'affare riesce inutile.

Se poi viene divisa in proposito la opinione del Consiglio e della Direzione, quasi superfluo diviene l'esame dei risultati economici; tale essendo la importanza economica dei danni e dei vantaggi futuri da poter esser difficilmente bilanciata dalle perdite possibili di un'affare, qual'è quello

progettato. Se l'affare venisse proposto come una speculazione, sarebbe invero poco mercantile e vergognoso, secondo il rimprovero fatto dagli avversarj del progetto, il determinare il prezzo della Lucca-Pisa sull'utile di £ 80,000 che ne ritrarrebbe la Leopolda mercè l'economia indubitata di £ 30,000 per spese di amministrazioni e generali, piuttosto che sulla sua rendita netta attuale di £ 50,000.

Ma, dopo aver proposto l'affare nello intendimento di evitare dei danni e di assicurare alla Leopolda dei vantaggi futuri, essendo stato domandato quali ne sarebbero le conseguenze economiche immediate, come poteva venir risposto altrimenti che dimostrando sopra dati positivi ed irrecusabili, che queste conseguenze sarebbero degli utili certi in luogo degli scapiti temuti dagli avversarj?

Ciò per il periodo durante il quale la Leopolda eserciterebbe la Lucca-Pisa senza la congiunzione in Pisa.

In proposito alla quale conviene avvertire quello che in parte fu detto nel mio scritto del 10 Dicembre 1855, cioè: che nè ora nè dopo che fosse divenuta acquirente della Strada Ferrata da Lucca a Pisa, la Società Leopolda avrebbe l'obbligo di costruire la porzione di questa Linea compresa fra la sua Stazione di Pisa e la riva sinistra dell'Arno e di contribuire alla spesa occorrente per la costruzione del Ponte.

Che sarebbe atto improvvido per parte degli Amministratori di questa Società lo assumere questo nuovo onere senza che il R. Governo avesse a riconoscerlo quale una nuova estensione della impresa, influente necessariamente sulla decorrenza del termine allo spirare del quale può il Governo istesso redimere la Concessione.

Che per la Leopolda questo termine è più remoto di quello designato dagli avversarj del Progetto.

Che quando la Società Concessionaria della Strada Ferrata da Lucca a Pisa abbia prolungato la sua linea fino alla riva destra dell'Arno, come ne ha l'obbligo, allora soltanto potrà chiamarsi compiuta quella Strada, ed incomincerà a decorrere il termine allo spirare del quale anche quella Concessione può dal Governo venir redenta.

Intorno a questi e ad altri argomenti relativi all'affare in esame vennero già iniziate col R. Governo delle trattative le quali sarebbero condotte a buon termine nello intervallo fra le due votazioni, quando nella prossima Adunanza venisse fatta manifesta la intenzione della Società Leopolda di procedere all'acquisto della Strada Ferrata da Lucca a Pisa.

Venendo ora ad esaminare i dati sui quali gli avversarj del progetto basano i loro calcoli per valutare le conseguenze economiche del medesimo, dopo che fosse compiuta la Linea di congiunzione in Pisa, avverto che per le miglia $2\frac{1}{2}$ di lunghezza della medesima ritengono che debba esser conseguito un incasso di un sesto di lira cioè a ragione di quattrini 4 a miglio per ogni viaggiatore di qualunque delle tre Classi.

Senza tener conto della circostanza già avvertita dagli stessi avversarj che, attesa la maggiore spesa di questa breve linea di congiunzione, converrà chiedere la facoltà di percipere una Tariffa maggiore proporzionale alla spesa anzichè alla distanza;

Osservo che ogni passeggero di 3.^a Classe sulla Leo-

polda paga a ragione di crazie 4 $\frac{1}{4}$ cioè quattrini 6 $\frac{1}{4}$ per ogni miglio.

Non potendo disprezzare la maggior tariffa percetta pei Viaggiatori di 1.^a e 2.^a Classe, riterò una tariffa media di 7 quattrini a miglio, cioè di 17 per le 2 $\frac{1}{2}$ miglia della linea di congiunzione.

Si aggiunge che la popolazione del Compartimento Lucchese essendo la quinta parte di quella dell'intera Toscana e la lunghezza della Strada da Lucca a Pisa la quinta parte di quella della Leopolda, il movimento di Merci, Pacchi ec. sarebbe per la prima il quinto di quello della seconda, e la tariffa percetta per questo movimento così valutato si ridurrebbe al quinto di quella che per un movimento corrispondente perciperebbe la Leopolda, vale a dire che l'introito sperabile per la Lucca-Pisa per Merci, Pacchi ec. sarebbe la quinta parte della quinta parte di quello attuale della Leopolda.

Questo ragionamento, prendendo per unità la popolazione della Toscana tutta in relazione col movimento della Strada Ferrata Leopolda, suppone che la intiera popolazione Toscana concorra sulla Leopolda nella proporzione stessa nella quale la popolazione del Compartimento Lucchese concorre sulla Strada Ferrata da Lucca a Pisa sia direttamente, sia per mezzo del suo prolungamento verso Pistoja ec.

Pur troppo ciò è ben lontano dal vero, molte essendo le provincie popolate e ricche della Toscana che nessuna o scarsissima influenza esercitano sul movimento della Leopolda.

Credo quindi di non essere al disotto del vero asse-

rendo che la metà soltanto della popolazione Toscana esercita sul movimento della Leopolda una influenza analoga a quella che la popolazione Lucchese e delle adiacenze esercita sulla Strada Ferrata da Lucca a Pisa.

E neppure è esatto lo assegnare alla Strada Ferrata da Lucca a Pisa la quinta parte della lunghezza della Leopolda.

Infatti in tutti i calcoli ai quali questi dati servono di base venendo considerata quella linea prolungata fino alla Stazione della Leopolda a Pisa, convien valutare l'introito per Merci, Pacchi ec. come è stato dagli stessi avversarj praticato per i Passeggeri, per una lunghezza di miglia 14 circa, cioè per la quarta parte della Lunghezza della Leopolda in miglia 57.

Infine non mi sembra conveniente il desumere gli introiti e le spese della Leopolda da quelli di un solo anno, ed in specie di un anno eccezionale quale fu quello 1854-55; ma bensì conviene desumerli dalla media di più anni come è stato praticato per la Lucca-Pisa.

Tenuti fermi, salve le rettificazioni suddette, i dati e le valutazioni avversarie, ecco quali sarebbero i risultati.

Incasso medio della Strada Ferrata da Lucca a Pisa per N.º 224,000 Passeggeri £ 171,000. » »

Incasso pe' medesimi per le Miglia 2 1/2 della Linea di congiunzione a ragione di quattrini 17. » 64,000. » »

Aumento di transito per effetto della congiunzione valutato dagli avversarj nel 10 per cento » 23,000. » »

Introito per Passeggeri £ 258,000. » »

Riporto £ 258,000. » »

Incasso per Merci, Pacchi, ec. calcolato sul dato che la metà della popolazione Toscana influisce sul movimento della Leopolda, ed un quinto su quello della Lucca - Pisa; che la lunghezza di questa sia $\frac{1}{4}$ della prima: e valutando l'incasso medio della Leopolda per questi titoli per l'ultimo quinquennio £ 737,000. (*). » 92,000. » »

TOTALE lordo £ 350,000. » »

Spese a ragione del 45 per cento, cioè la media di quelle della Leopolda nell'ultimo quinquennio » 157,000. » »

Utile netto sperabile dalla Strada Ferrata da Lucca a Pisa e dalla linea di congiunzione. £ 193,000. » »

Il che al 5. per 0/0 da £ 3,860,000. » »

» 6. » » 3,216,000. » »

» 6. $\frac{1}{2}$ » » 2,970,000. » »

La perizia per la costruzione della linea di congiunzione, del Ponte sull'Arno e della Stazione di Pisa redatta con molta accuratezza dall'Ingegnere di questa Società non oltrepassa un milione di lire; ed ho fondato motivo di ritenere che questa valutazione non sia lontana dal vero.

[*] A riprova di questo calcolo, avverto che nella Leopolda l'incasso medio dell'ultimo quinquennio per le Merci ec. sta a quello per Passeggeri nella proporzione del 44 per cento, laddove qui si avrebbe la proporzione del 35 per cento.

Pur nonostante ammettendo, per impugnata ipotesi, la necessità di una spesa di due milioni e quindi per l'intero affare lo sborso di un capitale di £ 3,200,000 si ottiene la riprova che l'affare è tutt'altro che rovinoso. Poichè vien domandato per qual modo la Leopolda potrà procurarsi questi capitali, e piace agli avversarj ricordare l'imprestito di £ 1,200,000 contratto nell'anno 1849 al 6 1/2 per cento, a me giova osservare come ben diverse sieno da quelle di allora le condizioni presenti della Leopolda e del credito della intrapresa, e ricordare l'imprestito di £ 600,000 contratto recentemente al frutto del 4 1/2 per cento, nonchè le disposizioni della prima Proposizione approvata nell'Adunanza Generale del 7 Novembre decorso.

Dai calcoli suddetti chiaro apparisce come, senza tener conto del vantaggio che risentirà il movimento fra Pisa e Livorno e della eliminazione dei dannosi effetti della concorrenza per quello fra Firenze e Pisa, i risultati economici della operazione non presentino neppur quella perdita cui, quando pure esistesse, converrebbe sottostare per evitare mali maggiori: del che dovrebbero tanto maggiormente andar persuasi gli avversarj del progetto, in quantochè neppur da loro viene esclusa la convenienza per la Leopolda di contribuire alla spesa della congiunzione in Pisa, senza acquistare la Strada da Lucca a Pisa.

Il qual'ultimo partito a me parrebbe fra tutti il peggiore, siccome quello che per la Leopolda avrebbe soltanto una utilità negativa, giovando ai Concessionarj della Strada Ferrata da Lucca a Pisa e delle altre linee insieme con quella rivali della nostra.

Una dimostrazione numerica degli effetti della Strada Ferrata Centrale Italiana sulla Lucca-Pisa stata da me tentata in una precedente pubblicazione non potendo esser fondata che sopra basi ipotetiche, lascio che ognuno secondo il proprio criterio paragoni l'influenza di questo fatto sugli introiti delle linee Leopolda e Lucchese coll'onere di dividere in quell'epoca gli utili della Impresa con i possessori di 2,000 nuove Azioni.

Infine quanto alla linea ed al materiale mobile della Strada da Lucca a Pisa, ripeterò quello che ho stampato e detto più volte, cioè che ci siamo assicurati delle buone loro condizioni col mezzo di perizie redatte al seguito di accurati esami dai nostri Capi di Servizio; che quando venisse approvato il Contratto del 31 Agosto 1855, le disposizioni dell'Art. 6 del medesimo porgono il mezzo di assicurarci nuovamente delle condizioni stesse; e che quando un'altro sistema di acquisto venisse prescelto, sarebbe mente del Consiglio e della Direzione lo assicurarsene di bel nuovo, innanzi di sottoporre l'affare alla sanzione definitiva della Società.

Prima di por termine alle presenti osservazioni conviene che io rilevi la inesattezza colla quale in una delle pubblicazioni avversarie viene ricordato il progetto d'acquisto della Strada Ferrata Maria Antonia presentato, or sono cinque anni, dall'attuale Consiglio della Leopolda, per uno scopo quasi eguale a quello cui intende il Progetto in esame.

Pel quale acquisto nessun danno avrebbe risentito la Leopolda a motivo della scarsa rendita della Strada Ma-

ria Antonia, ove ne fosse divenuta acquirente; imperocchè il prezzo della medesima sarebbe stato, secondo il Progetto del Consiglio, determinato sull'utile effettivo di due annate durante le quali la Società Leopolda ne avrebbe condotta l'amministrazione.

Fatte note le ragioni che mossero il Consiglio e la Direzione a curare l'acquisto della Lucca-Pisa coscenziosamente ritenuto come di vitale interesse pei futuri destini della Leopolda, ora all'uno ed all'altra solo rimane ad attendere con animo tranquillo le Deliberazioni dell'Adunanza Generale. Queste Deliberazioni qualunque esser possano esonereranno sempre il Consiglio e la Direzione dal rimprovero di avere omesso studj, cure e diligenze che non avrebbero potuto nè voluto trascurare, benchè dal loro mandato non fossero strettamente obbligati a darsene briga, comechè di così grande importanza per l'avvenire della nostra impresa sociale.

Firenze 26 febbrajo 1856.

Il Direttore degli Affari Sociali
UMBALDINO PERUZZI

5 1/2 100